Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/324

Der Bundesminister der Justiz

3432/2 - 10208/66

Bonn, den 17. Februar 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Entschädigung bei Unglücksfällen in der zivilen Luftfahrt**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Börner, Seifriz, Iven und der Fraktion der SPD — Drucksache V/240 —**

Namens der Bundesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage im Benehmen mit dem Herrn Bundesminister für Verkehr und — hinsichtlich der Frage 3 — dem Herrn Bundesminister der Finanzen wie folgt:

Zu Frage 1

Die Entschädigung bei Unglücksfällen in der zivilen Luftfahrt ist unterschiedlich geregelt, je nachdem ob der Schaden einem Fluggast (unten zu 1.) zugefügt wurde oder einer Person, die nicht im Luftfahrzeug befördert wurde (unten zu 2.). Bei der Haftung gegenüber dem Fluggast ist des weiteren zu unterscheiden, ob sich der Unfall im internationalen [unten zu 1. a)] oder innerdeutschen Luftverkehr [unten zu 1. b)] ereignet hat.

1. Schaden eines Fluggastes

a) Internationale Luftbeförderung

Kommt bei internationaler gewerblicher Luftbeförderung ein Fluggast zu Schaden, so bestimmt sich die Haftung in der Mehrzahl der Fälle nach dem Warschauer Abkommen in der Fassung des Haager Protokolls von 1955. Das Abkommen, dem auch die Bundesrepublik angehört (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 291, 312), ist von den meisten Nationen, die für den Weltluftverkehr besondere Bedeutung haben, ratifiziert worden. Es ist anzuwenden, wenn Abgangs- und Bestimmungsort in zwei Staaten liegen, die dem Abkommen angehören, sowie ferner, wenn sich Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet eines dieser Staaten befinden, jedoch eine Zwischenlandung in einem anderen Staat vorgesehen ist.

Der Luftfrachtführer ist nach dem Abkommen zur Entschädigung verpflichtet, ohne daß ihm ein Verschulden nachgewiesen werden muß. Er haftet gegenüber jedem Reisenden nur bis zu einem Betrag von 67 500 DM (Artikel 22 Abs. 1 Satz 1 des Warschauer Abkommens in Verbindung mit § 1 der Zweiten Verordnung über den Umrechnungssatz für französische Franken bei Anwendung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 7. Februar 1962 — Bundesgesetzbl. I S. 63). Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente den genannten Betrag nicht übersteigen. Die Beschränkungen der Höhe nach entfallen, wenn nachgewiesen wird, daß der Luftfrachtführer oder seine Leute den Schaden durch ein grobes Verschulden herbeigeführt haben.

Der Luftfrachtführer haftet nicht, wenn er beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Ist in einem Schadensfall bei internationaler Luftbeförderung das Warschauer Abkommen nicht anzuwenden, so richten sich Art und Höhe der Schadensregulierung nach dem jeweils im Einzelfall festzustellenden innerstaatlichen Recht.

b) Innerdeutsche Luftbeförderung

Für die Haftung bei Unfällen im innerdeutschen Luftverkehr sind die Vorschriften der §§ 44 ff. des Luftverkehrsgesetzes maßgebend. Die Voraussetzungen für die Ersatzleistung sind denen des Warschauer Abkommens weitgehend angeglichen. Die Haftungshöchstgrenze für Personenschäden ist durch das 6. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz vom 25. Juli 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 529) entsprechend der Regelung im Warschauer Abkommen auf 67 500 DM angehoben worden. Ist — etwa wegen dauernder Erwerbsunfähigkeit — eine Rente zu zahlen, so beträgt deren Kapitalwert im Höchstfalle ebenfalls 67 500 DM. Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haftet der Luftfrachtführer unbegrenzt.

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Die Luftfahrtunternehmen sind ferner verpflichtet, die Fluggäste gegen Unfälle zu versichern (§ 50 des Luftverkehrsgesetzes). Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit 35 000 DM. Diese Regelung wirkt sich insbesondere dann vorteilhaft für den Fluggast aus, wenn der Luftfrachtführer nicht haftet, weil er den Nachweis mangelnden Verschuldens führen kann.

2. Drittschäden

Erleiden Personen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden, durch den Betrieb des Luftfahrzeugs einen Schaden, so ist dessen Halter ersatzpflichtig.

Nach § 37 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes beträgt die Höchstsumme für jede verletzte oder getötete Person 135 000 DM. Die gleiche Haftungshöchstgrenze findet sich im sogenannten Römer Haftungsabkommen, einer internationalen Vereinbarung über die Haftung bei Drittschäden durch Luftfahrzeuge, der die Bundesrepublik jedoch nicht beigetreten ist.

Bei Drittschäden, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter nach § 53 des Luftverkehrsgesetzes unbeschränkt.

Zu Frage 2

Die Bundesregierung hält die geltenden Regelungen über Schadensersatzansprüche aus Unglücksfällen in der zivilen Luftfahrt nicht für ausreichend. Sie meint, daß — wie bisher — eine Lösung in Übereinstimmung mit internationalen Abkommen gefunden werden sollte. Bei der weltweiten Verknüpfung des Luftverkehrs liegt es im Interesse des Geschädigten, daß die Haftung des Luftfrachtführers und des Halters des Luftfahrzeugs sich nach Regeln richtet, die international anerkannt sind. Daher stehen zunächst die Bemühungen, auf dem Gebiet der internationalen Luftbeförderung zu Verbesserungen in der Haftung zu gelangen, im Vordergrund.

Gegenwärtig findet in Montreal eine Konferenz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) statt, auf der eine Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen nach dem Warschauer Abkommen erörtert wird. Die Aussichten, daß es zu einer beträchtlichen, eine angemessene Entschädigung gestattenden Anhebung kommt, sind nicht ungünstig, weil die Vereinigten Staaten, die einen großen Einfluß im Weltluftverkehr haben, auf eine Verbesserung dringen. Die Bundesregierung, die auf der Konferenz vertreten ist, unterstützt die Bestrebungen, die auf eine angemessene Erhöhung abzielen. Sie entspricht damit einer Entschließung des Deutschen Bundestages vom 29. April 1964. Die Bundesregierung wird prüfen, ob eine etwaige Neuregelung der Haftungshöchstbeträge des Warschauer Abkommens in das deutsche Recht übernommen werden soll.

Es ist ferner in Aussicht genommen, den Mindestbetrag der obligatorischen Unfallversicherung bei der nächsten Novellierung des Luftverkehrsgesetzes (voraussichtlich noch in der 5. Wahlperiode) angemessen zu erhöhen.

Auf internationaler Ebene sind Bestrebungen im Gange, die Haftungshöchstgrenzen auch bei Drittschäden heraufzusetzen. Verbesserungen auf internationalem Gebiet sollen im innerstaatlichen Luftverkehrsgesetz berücksichtigt werden.

Zu Frage 3

Bei dem Flugzeugunglück in München am 17. Dezember 1960 handelt es sich um einen Stationierungsschadensfall, für den die amerikanischen Streitkräfte haften. Die Entschädigungsansprüche sind nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen vom Amt für Verteidigungslasten in München nach den Vorschriften des Artikels 8 des Finanzvertrages behandelt worden. Es sind insgesamt 206 Entschädigungsanträge gestellt worden. Bis auf einen Schadensfall, der noch im gerichtlichen Verfahren anhängig ist, wurde über alle übrigen Entschädigungsanträge abschließend befunden.

Nach dem Stand vom 6. August 1965 sind den Betroffenen auf Grund des Artikels 8 des Finanzvertrages in Verbindung mit § 53 des Luftverkehrsgesetzes folgende Entschädigungen gezahlt worden:

528 653 DM	einmalige Entschädigungen für Personenschäden	
750 719 DM	bereits gezahlte Entschädigungsrenten infolge Personenschäden	
295 393 DM	Entschädigungen für Sachschäden	
	insgesamt also:	1 564 765 DM.

An die Schwerstverletzten sind u. a. Schmerzensgelder von 20 000 DM bis 30 000 DM gezahlt worden.

Die Entschädigungen gehen zu Lasten der haftpflichtigen amerikanischen Streitkräfte mit der Maßgabe, daß die Bundesrepublik zu Lasten des Einzelplans 35 des Bundeshaushaltsplans eine Interessenquote von 25% übernimmt

Dr. Jaeger